

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
14. Oktober 2004 (14.10.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/088124 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **F02M 61/18,**
61/16

[DE/DE]; Beethovenstr. 3, 76307 Karlsbad (DE).
MAIER, Martin [DE/DE]; Meisenweg 12, 71696
Moeglingen (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2004/000178

(74) **Gemeinsamer Vertreter: ROBERT BOSCH GMBH;**
Postfach 30 03 30, 70442 Stuttgart (DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:
4. Februar 2004 (04.02.2004)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(81) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,
GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,
PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM,
ZW.

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
103 14 670.9 1. April 2003 (01.04.2003) DE

(71) **Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): ROBERT BOSCH GMBH** [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

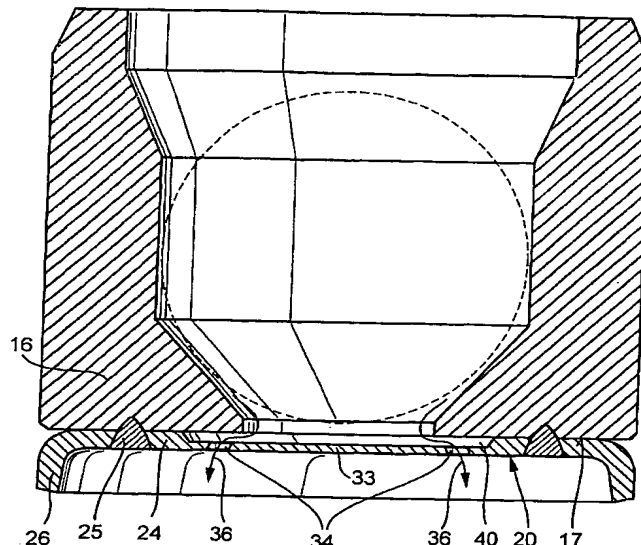
(84) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW,
GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM,

(75) **Erfinder/Anmelder (nur für US): GESK, Markus**

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) **Title:** METHOD FOR PRODUCING AND FIXING A PERFORATED DISK

(54) **Bezeichnung:** VERFAHREN ZUR HERSTELLUNG UND BEFESTIGUNG EINER LOCHSCHEIBE



(57) **Abstract:** The invention relates to a method for producing and fixing a perforated disk (20) for a fuel injection valve. Said method is characterised by the following steps: a) a flat metal plate (20) having a constant thickness is provided, b) the thickness is reduced in a region (33) of the metal plate (20) by stamping or punching, c) at least one spray opening (34) is created in the region (33) of the reduced thickness, d) the metal plate (20) is machined until a perforated disk (20) with pre-determined outer dimensions is obtained, and e) the perforated disk (20) is fixed to a valve seat body (16) of the fuel injection valve in such a way that said fuel injection valve projects past an admission region (40) of the perforated disk (20) with a lower front side (17) thereof - said admission region created by reducing the thickness of the metal plate - such that the at least one spray opening (34) is covered.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

(57) Zusammenfassung: Das erfindungsgemäße Verfahren zur Herstellung und Befestigung einer Lochscheibe (20) für ein Brennstoffeinspritzventil zeichnet sich dadurch aus, dass die folgenden Verfahrensschritte zur Anwendung kommen: a) Bereitstellen eines flachen metallischen Blechs (20') mit konstanter Dicke, b) Reduzierung der Dicke in einem Bereich (33) des Blechs (20') mittels Abprägen oder Durchstellen, c) Einbringen von wenigstens einer Abspritzöffnung (34) im Bereich (33) der reduzierten Dicke, d) Bearbeitung des Blechs (20') bis zum Erreichen einer Lochscheibe (20) mit vorgegebenen Außenabmessungen und e) Befestigung der Lochscheibe (20) derart an einem Ventilsitzkörper (16) des Brennstoffeinspritzventils, dass dieser mit einer unteren Stirnseite (17) einen durch die Dickenreduzierung geschaffenen Einlassbereich (40) der Lochscheibe (20) so überragt, dass die wenigstens eine Abspritzöffnung (34) überdeckt ist.

Verfahren zur Herstellung und Befestigung einer Lochscheibe

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Verfahren zur Herstellung und Befestigung einer Lochscheibe nach der Gattung des Hauptanspruchs.

Aus der DE 41 21 310 A1 ist bereits ein Brennstoffeinspritzventil bekannt, das einen Ventilsitzkörper besitzt, an dem ein fester Ventilsitz ausgebildet ist. Mit diesem im Ventilsitzkörper ausgebildeten Ventilsitz wirkt ein im Einspritzventil axial beweglicher Ventilschließkörper zusammen. An den Ventilsitzkörper schließt sich in stromabwärtiger Richtung eine flache Düsenrichtplatte an, in der dem Ventilsitz zugewandt eine H-förmige Vertiefung als Einlassbereich vorgesehen ist. An den H-förmigen Einlassbereich schließen sich in stromabwärtiger Richtung vier Abspritzlöcher an, so dass sich ein abzuspritzender Brennstoff über den Einlassbereich bis hin zu den Abspritzlöchern verteilen kann. Eine Beeinflussung der Strömungsgeometrie in der Düsenrichtplatte durch den Ventilsitzkörper soll dabei nicht erfolgen. Vielmehr ist ein Strömungsdurchlass stromabwärts des Ventilsitzes im Ventilsitzkörper so weit ausgeführt, dass der Ventilsitzkörper keinen Einfluss auf die Öffnungsgeometrie der Düsenrichtplatte hat.

Vorteile der Erfindung

Das erfindungsgemäße Verfahren zur Herstellung und Befestigung einer Lochscheibe mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs hat den Vorteil, dass auf einfache Art und Weise besonders geringe Lochscheibenstärken bzw. -dicken erzielbar sind. Da erfindungsgemäß die Abspritzöffnungen im dickenreduzierten mittleren Bereich der Lochscheibe eingebracht werden, ist es möglich, unter Beibehaltung bekannter und üblicher Verhältnisse von Länge zu Durchmesser jeder einzelnen Abspritzöffnung, eine Vielzahl von Abspritzöffnungen mit sehr geringen Spritzlochdurchmessern in der Lochscheibe auszuformen. In der Konsequenz garantiert eine erfindungsgemäß hergestellte und an einem Brennstoffeinspritzventil angebaute Lochscheibe eine gleichmäßige Feinstzerstäubung des Brennstoffs, wobei eine besonders hohe Zerstäubungsgüte und eine an die jeweiligen Erfordernisse angepasste Strahlformung erzielt wird.

Das zur Dickenreduzierung der Lochscheibe angewendete Abprägen bzw. Durchstellen kann in vorteilhafter Weise mit geringem Kostenaufwand zur Ausformung von Lochscheiben in sehr großen Stückzahlen zum Einsatz kommen.

In besonders vorteilhafter Weise wird die erfindungsgemäß hergestellte Lochscheibe derart an einem Brennstoffeinspritzventil montiert, dass die stromabwärts eines Ventilsitzes angeordnete Lochscheibe eine Öffnungsgeometrie für einen vollständigen axialen Durchgang des Brennstoffs aufweist, die durch einen den festen Ventilsitz umfassenden Ventilsitzkörper begrenzt wird. Damit übernimmt der Ventilsitzkörper bereits die Funktion einer Strömungsbeeinflussung in der Lochscheibe. In besonders vorteilhafter Weise wird ein S-Schlag in der Strömung zur Zerstäubungsverbesserung des Brennstoffs erreicht, da der

Ventilsitzkörper mit einer unteren Stirnseite die Abspritzöffnungen der Lochscheibe überdeckt.

Der durch die geometrische Anordnung von Ventilsitzkörper und Lochscheibe erzielte S-Schlag in der Strömung erlaubt die Ausbildung bizarrer Strahlformen mit einer hohen Zerstäubungsgüte. Die Lochscheiben ermöglichen in Verbindung mit entsprechend ausgeführten Ventilsitzkörpern für Ein-, Zwei- und Mehrstrahlsprays Strahlquerschnitte in unzähligen Varianten. Mit einem solchen Brennstoffeinspritzventil kann die Abgasemission der Brennkraftmaschine reduziert und ebenso eine Verringerung des Brennstoffverbrauchs erzielt werden.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen des im Hauptanspruch angegebenen Verfahrens möglich.

Zeichnung

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung vereinfacht dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen Figur 1 ein teilweise dargestelltes Einspritzventil mit einer Lochscheibe stromabwärts des Ventilsitzkörpers, Figur 2 das Ventilsitzteil bestehend aus Ventilsitzkörper und Lochscheibe in einer vergrößerten Darstellung und Figur 3 schematisch den Verfahrensschritt des Abprägens bzw. des Durchstellens.

Beschreibung der Ausführungsbeispiele

In der Figur 1 ist ein Ventil in der Form eines Einspritzventils für Brennstoffeinspritzanlagen von gemischverdichtenden fremdgezündeten Brennkraftmaschinen teilweise dargestellt. Das Einspritzventil hat einen rohrförmigen Ventilsitzträger 1, in dem konzentrisch zu einer Ventillängsachse 2 eine Längsöffnung 3 ausgebildet

ist. In der Längsöffnung 3 ist eine z. B. rohrförmige Ventilnadel 5 angeordnet, die an ihrem stromabwärtigen Ende 6 mit einem z. B. kugelförmigen Ventilschließkörper 7, an dessen Umfang beispielsweise fünf Abflachungen 8 zum Vorbeiströmen des Brennstoffs vorgesehen sind, fest verbunden ist.

Die Betätigung des Einspritzventils erfolgt in bekannter Weise, beispielsweise elektromagnetisch. Zur axialen Bewegung der Ventilnadel 5 und damit zum Öffnen entgegen der Federkraft einer nicht dargestellten Rückstellfeder bzw. Schließen des Einspritzventils dient ein schematisch angedeuteter elektromagnetischer Kreis mit einer Magnetspule 10, einem Anker 11 und einem Kern 12. Der Anker 11 ist mit dem dem Ventilschließkörper 7 abgewandten Ende der Ventilnadel 5 durch z. B. eine mittels eines Lasers ausgebildete Schweißnaht verbunden und auf den Kern 12 ausgerichtet.

Zur Führung des Ventilschließkörpers 7 während der Axialbewegung dient eine Führungsöffnung 15 eines Ventilsitzkörpers 16, der in das stromabwärts liegende, dem Kern 12 abgewandte Ende des Ventilsitzträgers 1 in der konzentrisch zur Ventillängsachse 2 verlaufenden Längsöffnung 3 durch Schweißen dicht montiert ist. An seiner dem Ventilschließkörper 7 abgewandten, unteren Stirnseite 17 ist der Ventilsitzkörper 16 mit einer z. B. topfförmig ausgebildeten Lochscheibe 20 konzentrisch und fest verbunden. Die Lochscheibe 20 ist mit einem Bodenteil 24 und einem Halterand 26 ausgeführt. Der Halterand 26 erstreckt sich in axialer Richtung dem Ventilsitzkörper 16 abgewandt und ist bis zu seinem Ende hin konisch nach außen gebogen. Die Verbindung von Ventilsitzkörper 16 und Lochscheibe 20 erfolgt beispielsweise durch eine umlaufende und dichte, mittels eines Lasers ausgebildete erste Schweißnaht 25 in einem äußeren Ringbereich des Bodenteils 24. Aus Gründen der Dauerfestigkeit des Einspritzventils sollte die Lochscheibe

20 in diesem Befestigungsbereich eine Dicke von wenigstens 0,2 mm aufweisen. Die Lochscheibe 20 ist im Bereich des Halterandes 26 des weiteren mit der Wandung der Längsöffnung 3 im Ventilsitzträger 1 beispielsweise durch eine umlaufende und dichte zweite Schweißnaht 30 verbunden.

Ein mittlerer Bereich 33 des Bodenteils 24 der Lochscheibe 20 ist erfindungsgemäß dickenreduziert gegenüber dem äußeren Ringbereich des Bodenteils 24 bzw. gegenüber dem Halterand 26. Wenigstens eine, idealerweise jedoch eine Vielzahl von Abspritzöffnungen 34 ist in diesem mittleren Bereich 33 eingebracht. Die Abspritzöffnungen 34 befinden sich in vorteilhafter Weise dabei im äußeren Randbereich des dickenreduzierten mittleren Bereichs 33, der z.B. kreisförmig ausgebildet ist, so dass die untere Stirnseite 17 des Ventilsitzkörpers 16 die Abspritzöffnungen 34 überdeckt, wodurch die Brennstoffströmung stromabwärts des Ventilsitzes 29 zwischen einer Austrittsöffnung 31 im Ventilsitzkörper 16 und den Abspritzöffnungen 34 in der Lochscheibe 20 einen jeweils S-förmigen Verlauf nimmt.

Die Einschubtiefe des aus Ventilsitzkörper 16 und topfförmiger Lochscheibe 20 bestehenden Ventilsitzteils in die Längsöffnung 3 bestimmt die Größe des Hubs der Ventilmadel 5, da die eine Endstellung der Ventilmadel 5 bei nicht erregter Magnetspule 10 durch die Anlage des Ventilschließkörpers 7 an dem sich stromabwärts konisch verjüngenden Ventilsitz 29 des Ventilsitzkörpers 16 festgelegt ist. Die andere Endstellung der Ventilmadel 5 wird bei erregter Magnetspule 10 beispielsweise durch die Anlage des Ankers 11 an dem Kern 12 festgelegt. Der Weg zwischen diesen beiden Endstellungen der Ventilmadel 5 stellt somit den Hub dar. Der Ventilschließkörper 7 wirkt mit dem Ventilsitz 29 zusammen.

Der Ventilsitzkörper 16 ist mit seiner unteren Austrittsöffnung 31 derart ausgeformt, dass die untere

Stirnseite 17 des Ventilsitzkörpers 16 teilweise eine obere Abdeckung eines durch die Vertiefung im mittleren Bereich 33 der Lochscheibe 20 entstehenden Einlassbereichs 40 der Lochscheibe 20 bildet und somit die Eintrittsfläche des Brennstoffs in die Lochscheibe 20 festlegt. Bei dem in der Figur 1 dargestellten Ausführungsbeispiel besitzt die Austrittsöffnung 31 einen kleineren Durchmesser als den Durchmesser eines gedachten Kreises, auf dem die Abspritzöffnungen 34 der Lochscheibe 20 liegen. Aufgrund des radialen Versatzes der Abspritzöffnungen 34 gegenüber der Austrittsöffnung 31 ergibt sich ein S-förmiger Strömungsverlauf des Mediums, hier des Brennstoffs, zu jeder einzelnen Abspritzöffnung 34 hin, der in Figur 2 mit Pfeilen 36 kenntlich gemacht ist.

Durch den sogenannten S-Schlag innerhalb der Lochscheibe 20 mit mehreren starken Strömungsumlenkungen wird der Strömung eine starke, zerstäubungsfördernde Turbulenz aufgeprägt. Der Geschwindigkeitsgradient quer zur Strömung ist dadurch besonders stark ausgeprägt. Er ist ein Ausdruck für die Änderung der Geschwindigkeit quer zur Strömung, wobei die Geschwindigkeit in der Mitte der Strömung deutlich größer ist als in der Nähe der Wandungen. Die aus den Geschwindigkeitsunterschieden resultierenden erhöhten Scherspannungen im Fluid begünstigen den Zerfall in feine Tröpfchen nahe der Abspritzöffnungen 34. Da die Strömung im Auslass aufgrund der aufgeprägten Radialkomponente einseitig abgelöst ist, erfährt sie wegen fehlender Konturführung keine Strömungsberuhigung. Eine besonders hohe Geschwindigkeit weist das Fluid an der abgelösten Seite auf. Die zerstäubungsfördernden Turbulenzen und Scherspannungen werden somit im Austritt nicht vernichtet. Durch den S-Schlag wird in dem Fluid eine hochfrequente Turbulenz erzeugt, welche den Strahl unmittelbar nach Austritt aus der Lochscheibe 20 in entsprechend feine Tröpfchen zerfallen lässt.

In Figur 2 ist das aus dem Ventilsitzkörper 16 und der Lochscheibe 20 gebildete Ventilteil in einer vergrößerten Darstellung gezeigt, um den S-förmigen Strömungsverlauf, gekennzeichnet mit Pfeilen 36, zu jeder Abspritzöffnung 34 hin deutlich zu machen. Figur 3 zeigt schematisch den Verfahrensschritt des Abprägens.

In einem ersten nicht dargestellten Verfahrensschritt wird ein flaches metallisches Blech 20' mit einer konstanter Dicke bereitgestellt. Dieses Blech 20' weist beispielsweise eine Dicke von ca. 0,2 mm auf, die auch nach Anwendung der erfindungsgemäßen Verfahrensschritte außerhalb des Bereichs 33 beibehalten bleibt. Bei dem Blech 20' handelt es sich beispielsweise um einen Edelstahlwerkstoff, wie 1.4404, 1.4301 oder SUS304, mit einer Zugfestigkeit von 500 bis 700 N/mm² und einer Ausgangshärte von 160+/-15 HV. Aus Gründen der Dauerfestigkeit des Brennstoffeinspritzventils sollte die Lochscheibe 20 zumindest in ihrem Ringbereich des Bodenteils 24, in dem die Befestigung der Lochscheibe 20 am Ventilsitzkörper 16 mittels der Schweißnaht 25 vorgesehen ist, eine Mindestdicke von 0,2 mm aufweisen. Um das Verhältnis von Länge zu Durchmesser jeder einzelnen Abspritzöffnung 34 strömungstechnisch optimal einzuhalten, sind bei vorgegebener Mindestdicke die Spritzlochdurchmesser ebenfalls mit einem Mindestwert weitgehend vorgegeben. Soll nun eine Vielzahl von Abspritzöffnungen 34 mit sehr geringen Spritzlochdurchmessern z.B. kleiner als 0,2 mm in der Lochscheibe 20 aus Gründen verbesserter Zerstäubung und Sprayaufbereitung ausgeformt werden, ist es von Vorteil, im Bereich 33 der Abspritzöffnungen 34 eine Dickenreduzierung am Blech 20', aus dem die spätere Lochscheibe 20 geformt ist, vorzunehmen.

In einem weiteren Verfahrensschritt erfolgt eine Dickenreduzierung durch Abprägen, wodurch eine Vertiefung 40' im Blech 20' gebildet wird (Figur 3). Diese Vertiefung 40' weist z.B. eine kegelstumpfförmig geneigte oder

zylindrische Begrenzungswand auf. Die mittels Abprägen vorgenommene Dickenreduzierung im Bereich 33 kann ca. 0,05 mm bis 0,1 mm betragen bei einer Ausgangsdicke des Blechs 20' von 0,12 mm bis 0,25 mm. Symbolhaft ist in Figur 3 ein Prägewerkzeug 41 angedeutet. Beim Abprägen wird eine plastische Deformation vorgenommen und Material des Blechs 20' verschoben und geringfügig auf der Eingriffsseite des Prägewerkzeugs 41 um die Vertiefung 40' herum aufgeworfen. Dieses verschobene Material kann auf einfache Weise in einem Walzvorgang verteilt werden. Durch dieses Walzen bzw. auch „Stempeln“ genannte Verfahren wird der Aufwurf um den abgeprägten Bereich 33 herum gleichmäßig radial nach außen verteilt, was zu einer geringfügigen Dickenzunahme im Bereich unmittelbar außerhalb des abgeprägten Bereichs 33 führt.

Alternativ zum Abprägen kann die Dickenreduzierung des Blechs 20' im Bereich 33, in dem die Abspritzöffnungen 34 angeordnet werden, auch durch das so genannte Durchstellen (engl. Embossing) realisiert werden. Dabei handelt es sich um einen tiefziehähnlichen Stanz-Biege-Vorgang als eine weitere Möglichkeit der Kaltverformung eines Metalls. Insbesondere ist das Durchstellen zur Ausformung des Einlassbereichs 40 der Lochscheibe 20 geeignet, wenn die Härte des zu verformenden Materials größer oder wesentlich größer als 160 HV ist. Beim Durchstellen wird Material auf der der Eingriffsseite des Durchstellwerkzeugs 41' abgewandten Unterseite des Blechs 20' herausgeschoben. Dieses überstehende Material wird nachfolgend z.B. mittels Schleifen wieder entfernt, so dass eine ebene Unterseite des Blechs 20' bzw. der Lochscheibe 20 vorliegt.

Die wenigstens eine Abspritzöffnung 34 wird nach der Dickenreduzierung durch Abprägen bzw. Durchstellen in einem weiteren Verfahrensschritt im Bereich 33 des Blechs 20' eingebracht. Danach wird das Blech 20' derart endbearbeitet bis die Lochscheibe 20 mit ihren vorgegebenen

Außenabmessungen vorliegt. Die Lochscheibe 20 kann allerdings auch bereits vor dem Einbringen der Abspritzöffnungen 34 mit den gewünschten Außenmaßen versehen werden, indem sie beispielsweise aus dem Blech 20' durch Ausstanzen, Ausschneiden o.ä. vereinzelt wird. Das Einbringen der wenigstens einer Abspritzöffnung 34 erfolgt mittels Stanzen, Erodieren oder Laserbohren.

Wie oben bereits ausführlich beschrieben, erfolgt abschließend die erfindungsgemäße Befestigung der Lochscheibe 20 in der Weise, dass die Abspritzöffnungen 34 S-förmig angeströmt werden, da Material des Ventilsitzkörpers 16 im montierten Zustand der Lochscheibe 20 die Abspritzöffnungen 34 radial nach innen überragt.

In Figur 1 ist beispielhaft eine am Brennstoffeinspritzventil montierte topfförmige Lochscheibe 20 gezeigt, die aufgrund ihres Halterandes 26 besonders sicher und zuverlässig verbaubar ist. Die erfindungsgemäßen Verfahrensschritte zur Herstellung einer Lochscheibe 20 sind jedoch keineswegs auf solche geometrischen Ausführungen von Lochscheiben 20 begrenzt. Vielmehr sind auch vollständig flache oder anderweitig abgebogene Lochscheiben 20 in einem Bereich 33 in ihrer Dicke erfindungsgemäß reduzierbar.

Ansprüche

1. Verfahren zur Herstellung und Befestigung einer Lochscheibe (20) für ein Brennstoffeinspritzventil für Brennstoffeinspritzanlagen von Brennkraftmaschinen, wobei die Lochscheibe (20) eine derartige Öffnungskontur aufweist, dass ein vollständiger Durchgang eines Fluids gewährleistet ist,

mit den Verfahrensschritten:

- a) Bereitstellen eines flachen metallischen Blechs (20') mit konstanter Dicke,
- b) Reduzierung der Dicke in einem Bereich (33) des Blechs (20') mittels Abprägen oder Durchstellen,
- c) Einbringen von wenigstens einer Abspritzöffnung (34) im Bereich (33) der reduzierten Dicke,
- d) Bearbeitung des Blechs (20') bis zum Erreichen einer Lochscheibe (20) mit vorgegebenen Außenabmessungen,
- e) Befestigung der Lochscheibe (20) derart an einem Ventilsitzkörper (16) des Brennstoffeinspritzventils, dass dieser mit einer unteren Stirnseite (17) einen durch die Dickenreduzierung geschaffenen Einlassbereich (40) der Lochscheibe (20) so überragt, dass die wenigstens eine Abspritzöffnung (34) überdeckt ist.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das für das Abprägen bereitgestellte Blech (20') aus einem Werkstoff mit einer Zugfestigkeit von 500 bis 700 N/mm² und einer Härte von 160+/-15 HV besteht.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das durch das Abprägen auf der Eingriffsseite eines Prägewerkzeugs (41) aufgeworfene Material am Blech (20') mittels Walzen verteilt wird.
4. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das für das Durchstellen bereitgestellte Blech (20') aus einem Werkstoff mit einer Härte größer als 160 HV besteht.
5. Verfahren nach Anspruch 1 oder 4, dadurch gekennzeichnet, dass das durch das Durchstellen auf der der Eingriffsseite eines Durchstellwerkzeugs (41') abgewandten Unterseite des Blechs (20') herausgeschobene Material mittels Schleifen entfernt wird.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mittels Abprägen oder Durchstellen eine Dickenreduzierung im Bereich (33) um 0,05 mm bis 0,1 mm vorgenommen wird.
7. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Einbringen der wenigstens einen Abspritzöffnung (34) mittels Stanzen, Erodieren oder Laserbohren erfolgt.

1/2

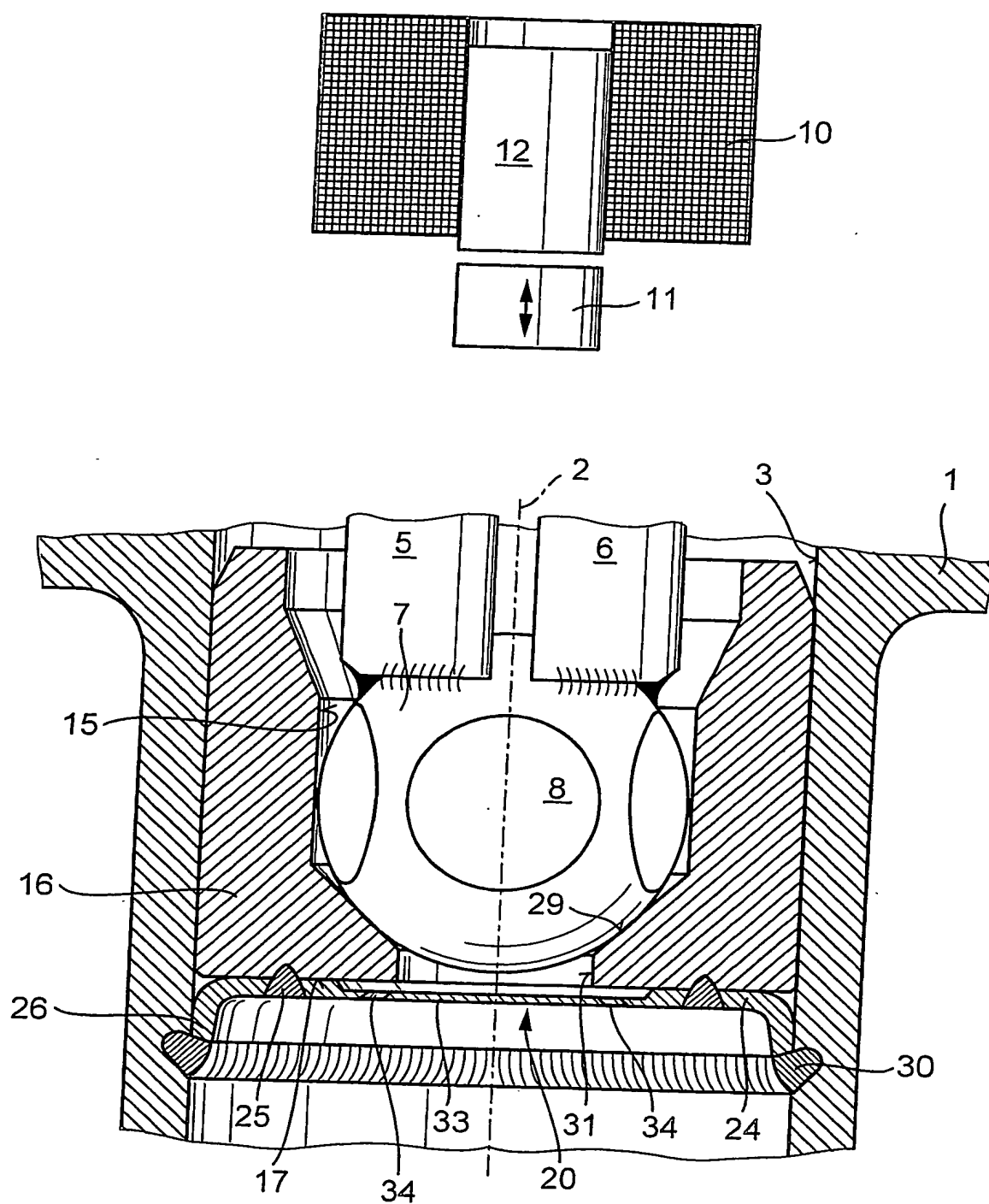


Fig. 1

2/2

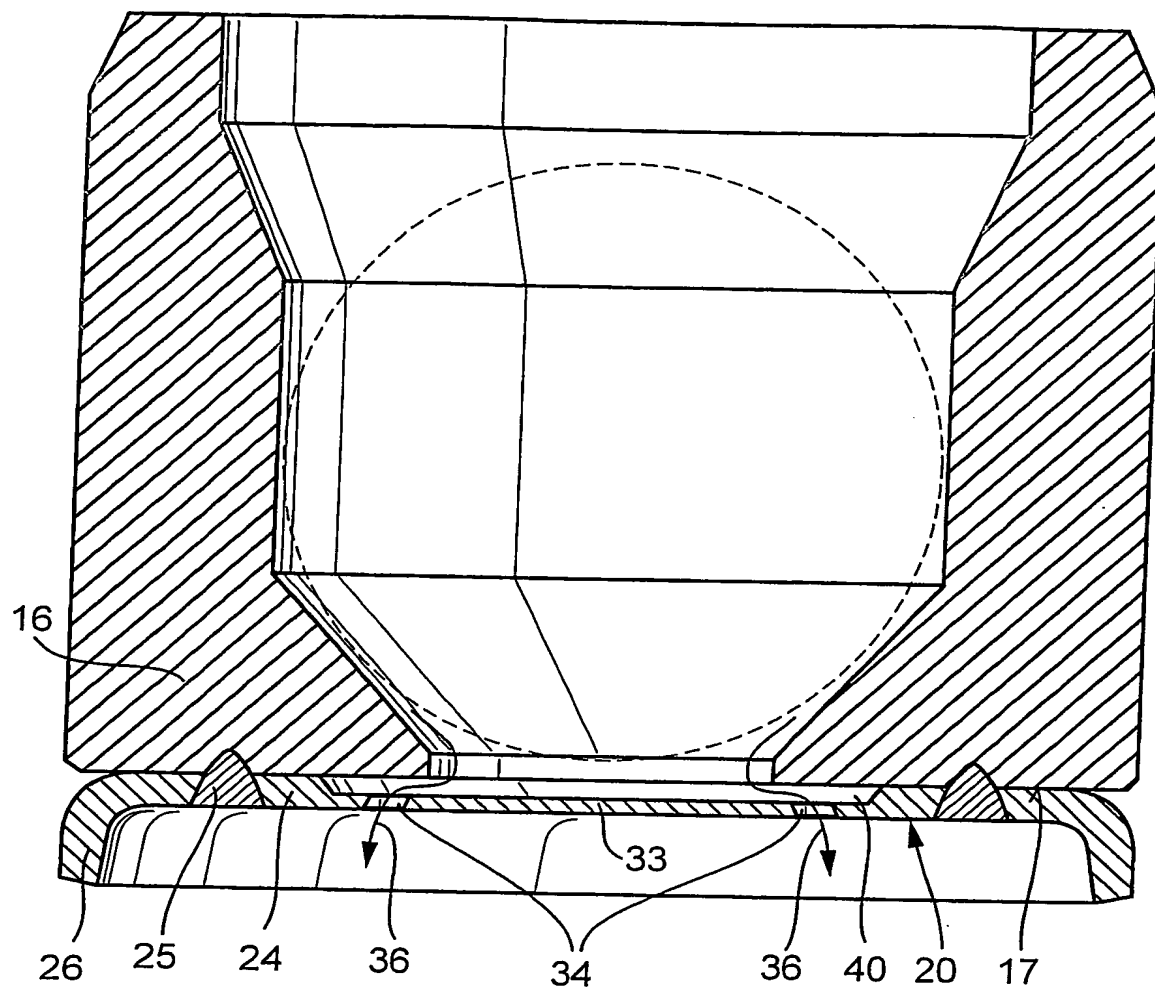


Fig. 2

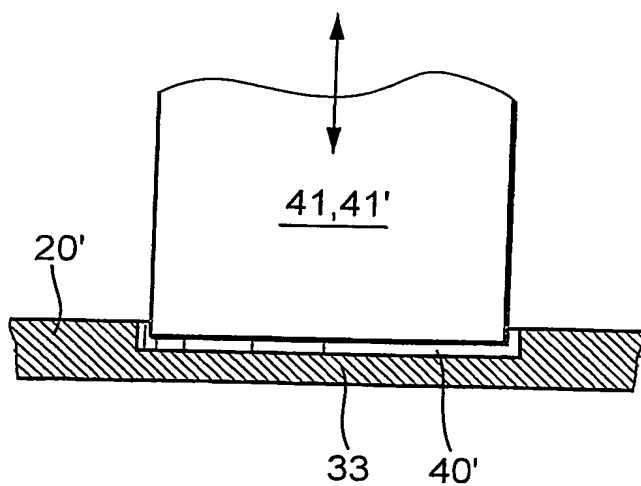


Fig. 3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE2004/000178

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 F02M61/18 F02M61/16

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 F02M

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 42 21 185 A (BOSCH GMBH ROBERT) 5 January 1994 (1994-01-05) column 5, line 60 -column 6, line 18; figures 1-11	1
A	DE 41 21 310 A (GEN MOTORS CORP) 16 January 1992 (1992-01-16) cited in the application page 1-5	1

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- "A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- "E" earlier document but published on or after the international filing date
- "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- "T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

5 July 2004

Date of mailing of the international search report

13/07/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Morales, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE2004/000178

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 4221185	A	05-01-1994	DE 4221185 A1	05-01-1994
			WO 9400686 A1	06-01-1994
DE 4121310	A	16-01-1992	US 5044562 A	03-09-1991
			CA 2045054 A1	03-01-1992
			DE 4121310 A1	16-01-1992
			GB 2244515 A ,B	04-12-1991
			JP 2547485 B2	23-10-1996
			JP 4358764 A	11-12-1992

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE2004/000178

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 F02M61/18 F02M61/16

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 F02M

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 42 21 185 A (BOSCH GMBH ROBERT) 5. Januar 1994 (1994-01-05) Spalte 5, Zeile 60 - Spalte 6, Zeile 18; Abbildungen 1-11	1
A	DE 41 21 310 A (GEN MOTORS CORP) 16. Januar 1992 (1992-01-16) in der Anmeldung erwähnt Seite 1-5	1

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

5. Juli 2004

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

13/07/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Morales, M

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE2004/000178

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument			Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung	
DE 4221185	A	05-01-1994	DE	4221185 A1	05-01-1994		
			WO	9400686 A1	06-01-1994		
DE 4121310	A	16-01-1992	US	5044562 A	03-09-1991		
			CA	2045054 A1	03-01-1992		
			DE	4121310 A1	16-01-1992		
			GB	2244515 A ,B	04-12-1991		
			JP	2547485 B2	23-10-1996		
			JP	4358764 A	11-12-1992		